

Studie proveditelnosti

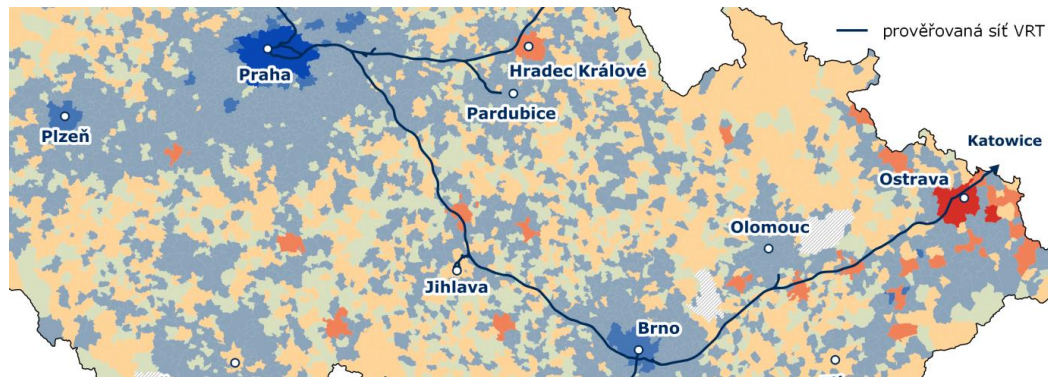
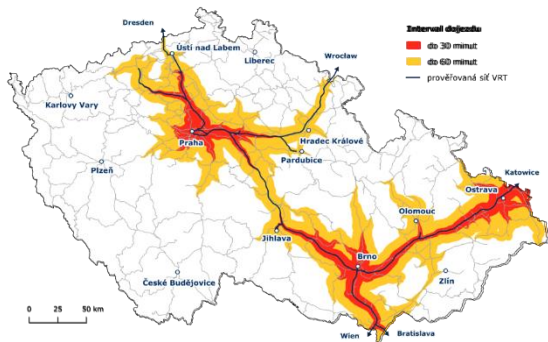
VRT Brno – Přerov - Ostrava

Ing. Marek Pinkava

Odbor přípravy VRT, manažer projektu

Přerov, 30. 09. 2021

Proč vysokorychlostní železnice



Radikální zkrácení cestovních dob.

Propojení samostatně fungujících lokálních ekonomických oblastí.

Zastavení přesídlování z regionů do Prahy a Brna.

Páteř dopravy šetrná k životnímu prostředí.

Prostor pro rozvoj nákladní dopravy na konvenční železnici.

Naplnění cílů EU v oblasti dopravy i ochrany klimatu.

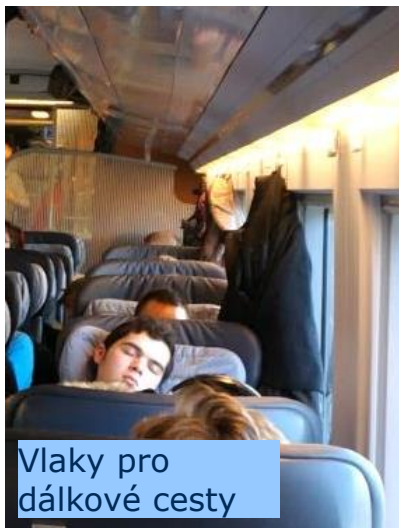
VRT součástí dopravního systému země



Snadný přestup do regionu



Vlaky pro denní dojíždění



Vlaky pro dálkové cesty



Za příbuznými

Za obchodem

Za přáteli

Do školy

Do zaměstnání

VRT udrží lidi v regionech

Práci si mohou najít kdekoliv a přitom dojíždět z domova každý den.

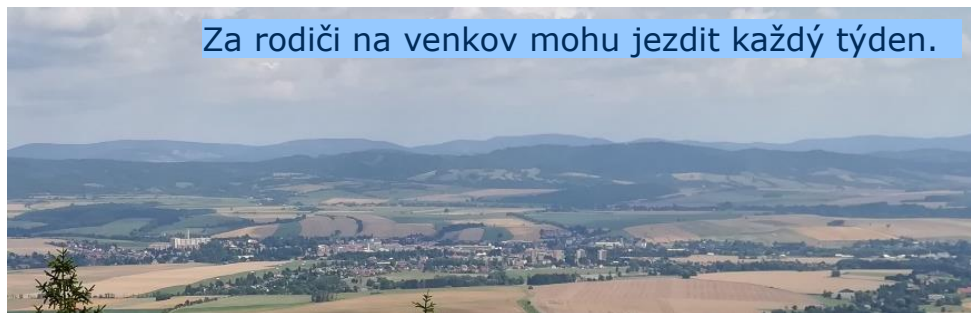


Naše společnost může mít kanceláře jinde než v Praze, protože do centrály je to „na otočku“.

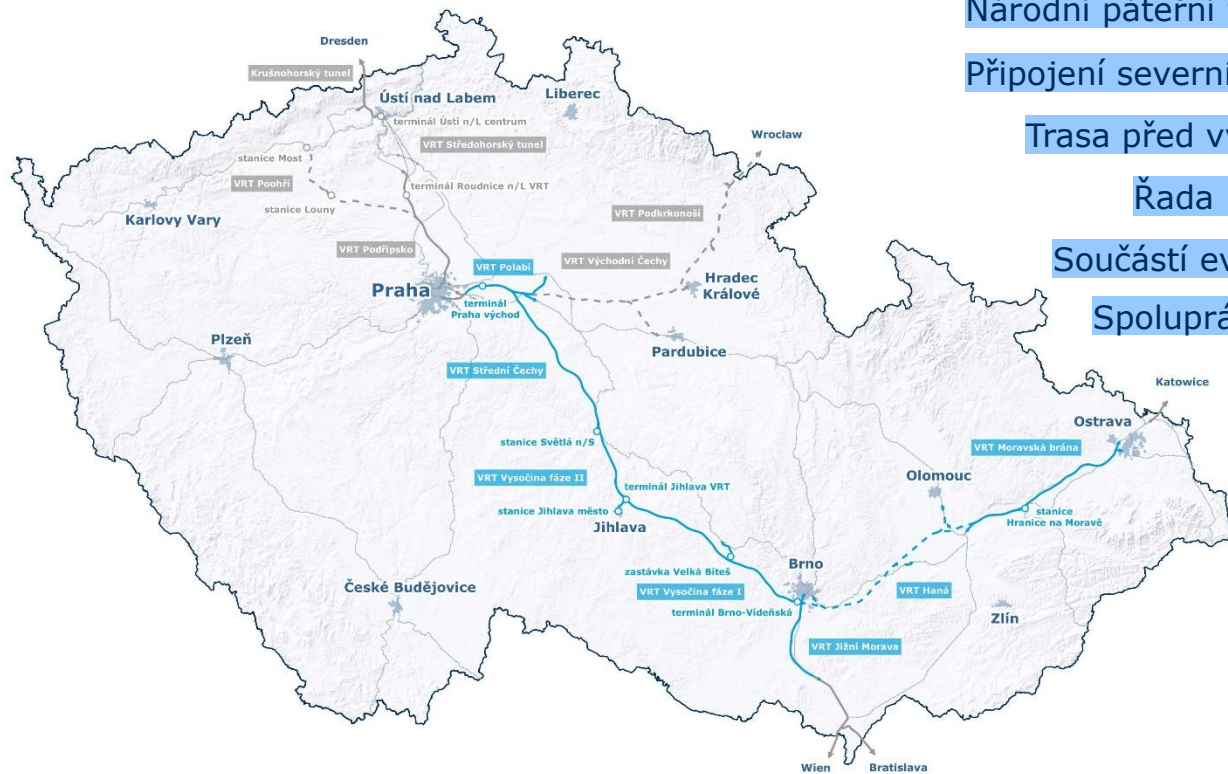
Po vysoké se mohou vrátit domů, protože do Brna dojedou kdy chci a za chvíli.



Za rodiči na venkov mohou jezdit každý týden.



VRT v České republice



Národní páteřní trasa Praha – Brno – Ostrava

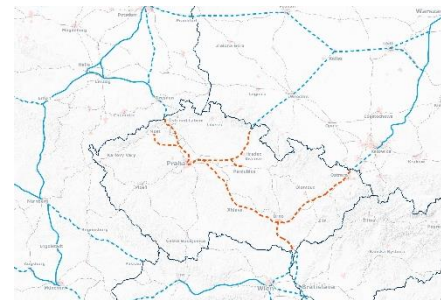
Připojení severních Čech přes Ústí n/L i Most

Trasa před východní Čechy (prověřováno)

Řada propojení do konvenční sítě

Součástí evropské dopravní sítě TEN-T

Spolupráce se zahraničními partnery



VRT Brno - Ostrava

320 km/h

Probíhá

Technické řešení

Cílem je pouze aktualizace
územně plánovací dokumentace

Praha - Ostrava
2:45 → 1:35 h

Brno - Ostrava
0:55 → 0:35 h

Praha - Ostrava
3:00 → 2:45 h

Brno - Ostrava
2:30 → 0:55 h



2025

80 km



OSTRAVA

Probíhá

Technické řešení

Aktualizace územně
plánovací dokumentace

Posouzení vlivu na životní
prostředí

Územní rozhodnutí



výhled

77 km

□ PŘEROV
(Prosenice)



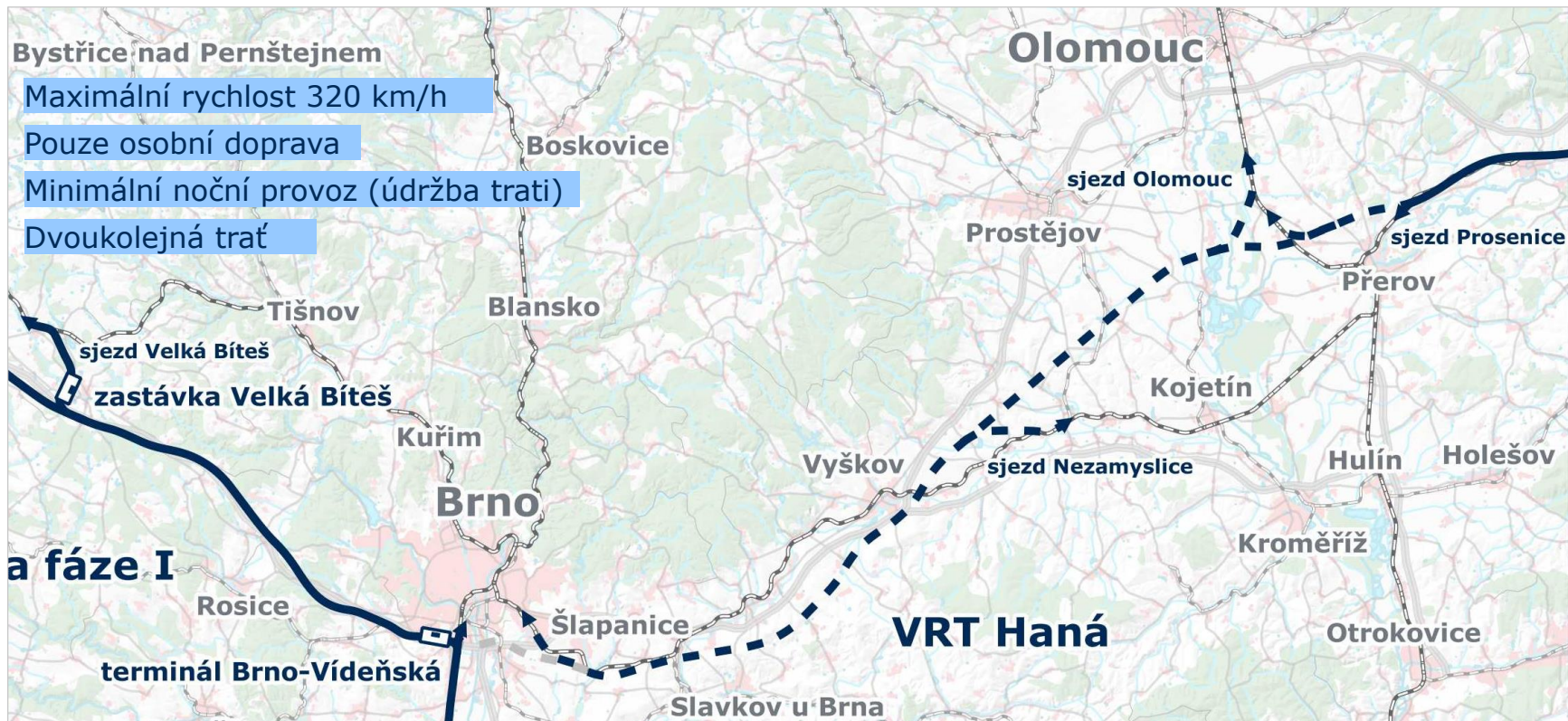
2025

modernizace
na 200 km/h

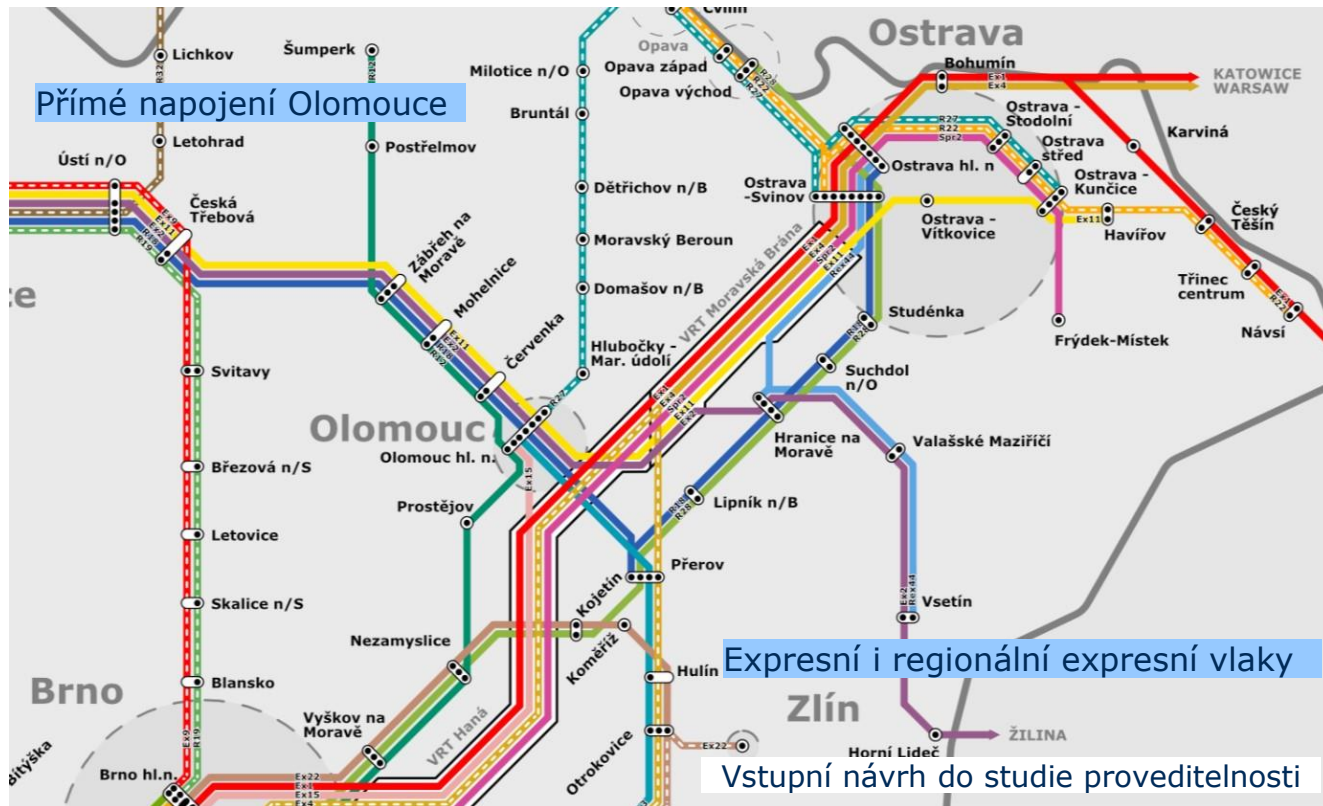
BRNO



VRT Haná



Linky rychlé železnice na severní Moravě



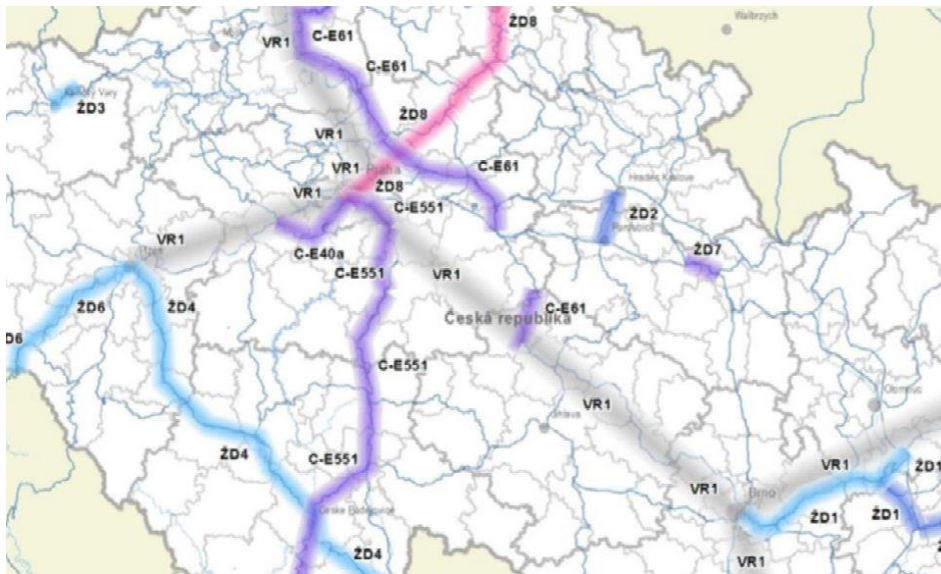
Jak se stavba upřesňuje?

Politika územního
rozvoje ČR

Zásady
územního
rozvoje kraje

Územní
rozhodnutí

Stavební
povolení



Deklarace zájmu státu o stavbu.

Pouze vyznačení směru „z A do B“.

Žádné konkrétní trasy.

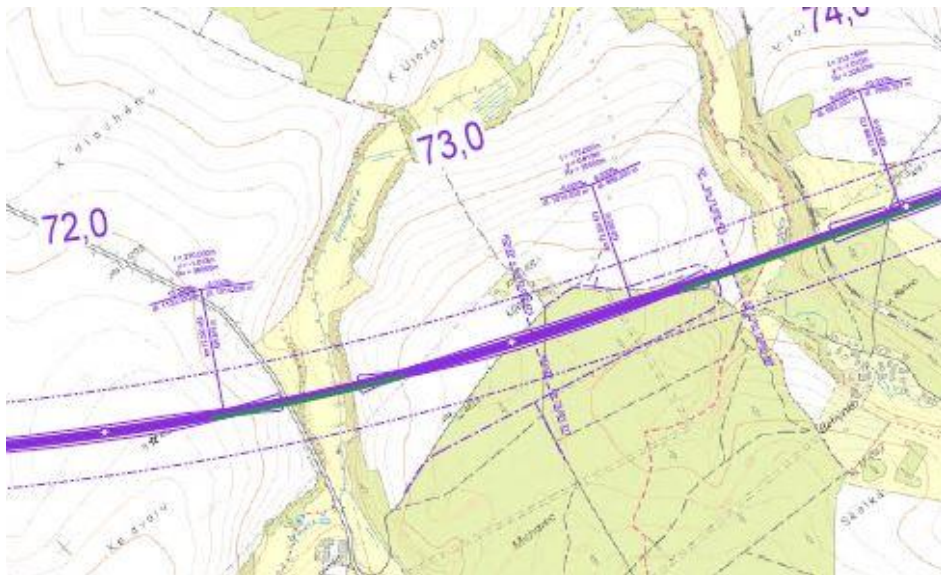
Jak se stavba upřesňuje?

Politika územního
rozvoje ČR

Zásady
územního
rozvoje kraje

Územní
rozhodnutí

Stavební
povolení



Potvrzená smysluplnost stavby.

Koridor v území (zpravidla 200 m).

Podklad pro územní řízení.

Proces aktualizace ZÚR je v závěrečné fázi jen pro úsek Prosenice – hranice kraje OK/MSK.

Pro VRT Haná po případném schválení závěrů studie provést.

Jak se stavba upřesňuje?

Politika územního
rozvoje ČR

Zásady
územního
rozvoje kraje

Územní
rozhodnutí

Stavební
povolení



Konkrétní přesná trasa.

Známe dotčené pozemky.

Můžeme jednat s konkrétními
vlastníky.

Majetkoprávní vypořádání.

Pro VRT Haná po roce 2040.

Posouzení vlivu na životní prostředí opakovaně



Vždy podle úrovně podrobnosti

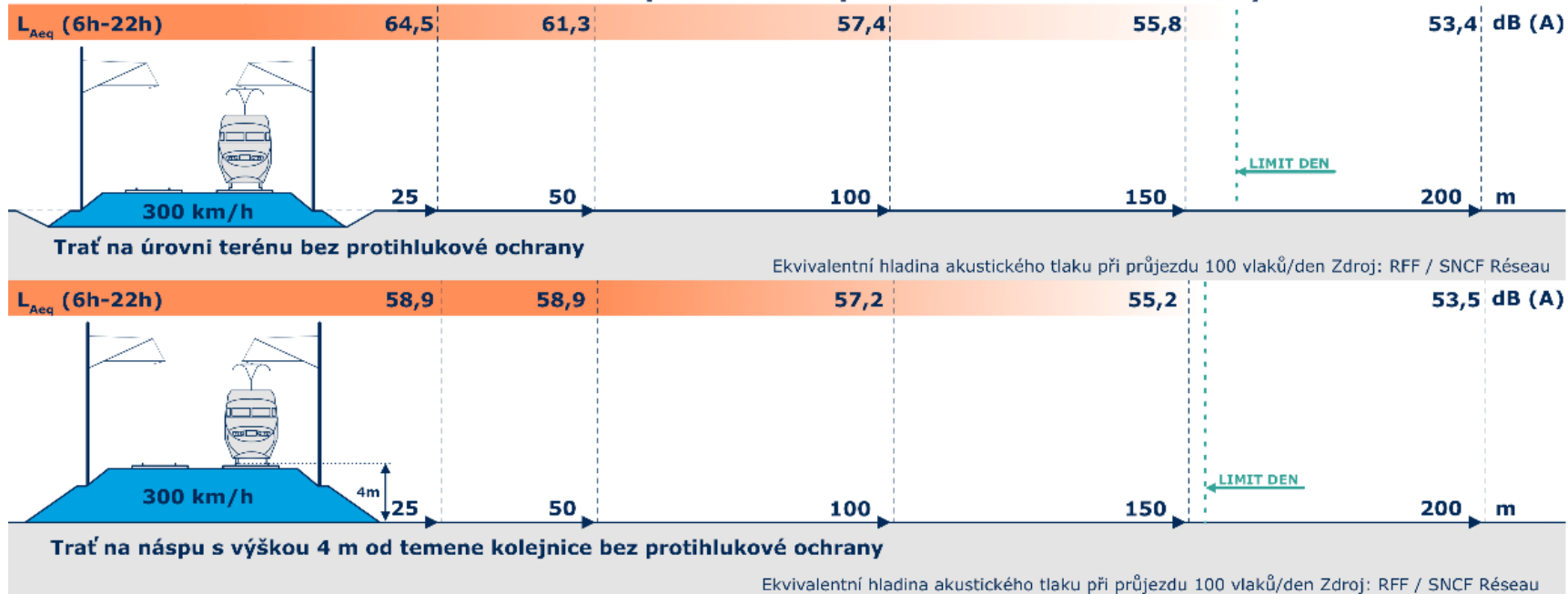
- SEA = posouzení koncepce na životní prostředí
- EIA = posouzení stavby na životní prostředí



Průběžné vyhodnocování vlivu na ŽP při zpracování studie/projektové dokumentace

Šíření hluku a možná opatření

Zatížení hlukem od vlaků TGV v závislosti na profilu trati a přítomnosti akustické ochrany.



Šíření hluku a možná opatření

Zatížení hlukem od vlaků TGV v závislosti na profilu trati a přítomnosti akustické ochrany.



Ekvivalentní hladina akustického tlaku při průjezdu 100 vlaků/den Zdroj: RFF / SNCF Réseau



Ekvivalentní hladina akustického tlaku při průjezdu 100 vlaků/den Zdroj: RFF / SNCF Réseau



Běžné elektrické napájení

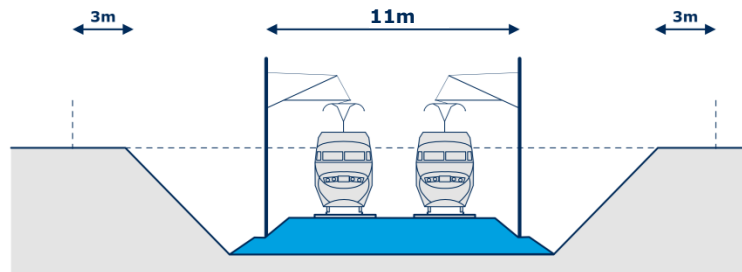
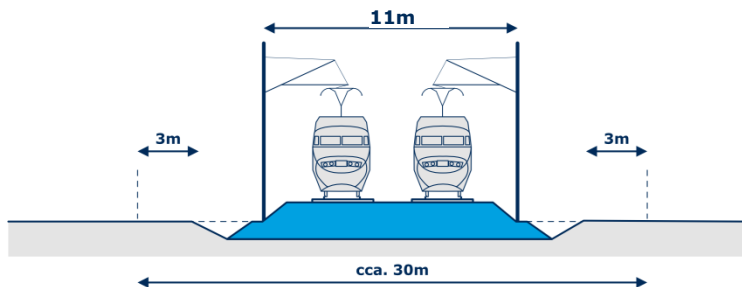
Běžné koleje ve štěrku

Vysoká rychlost je umožněna přímým vedení trati v krajině.

VRT není od pohledu rozdílná oproti běžné trati (nepřipravujeme „maglev v betonovém korytě“).

Vysokorychlostní trať

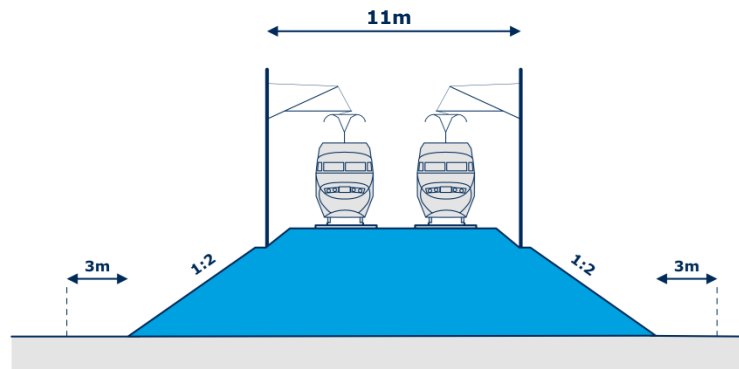
Jaké jsou orientační rozměry VRT?

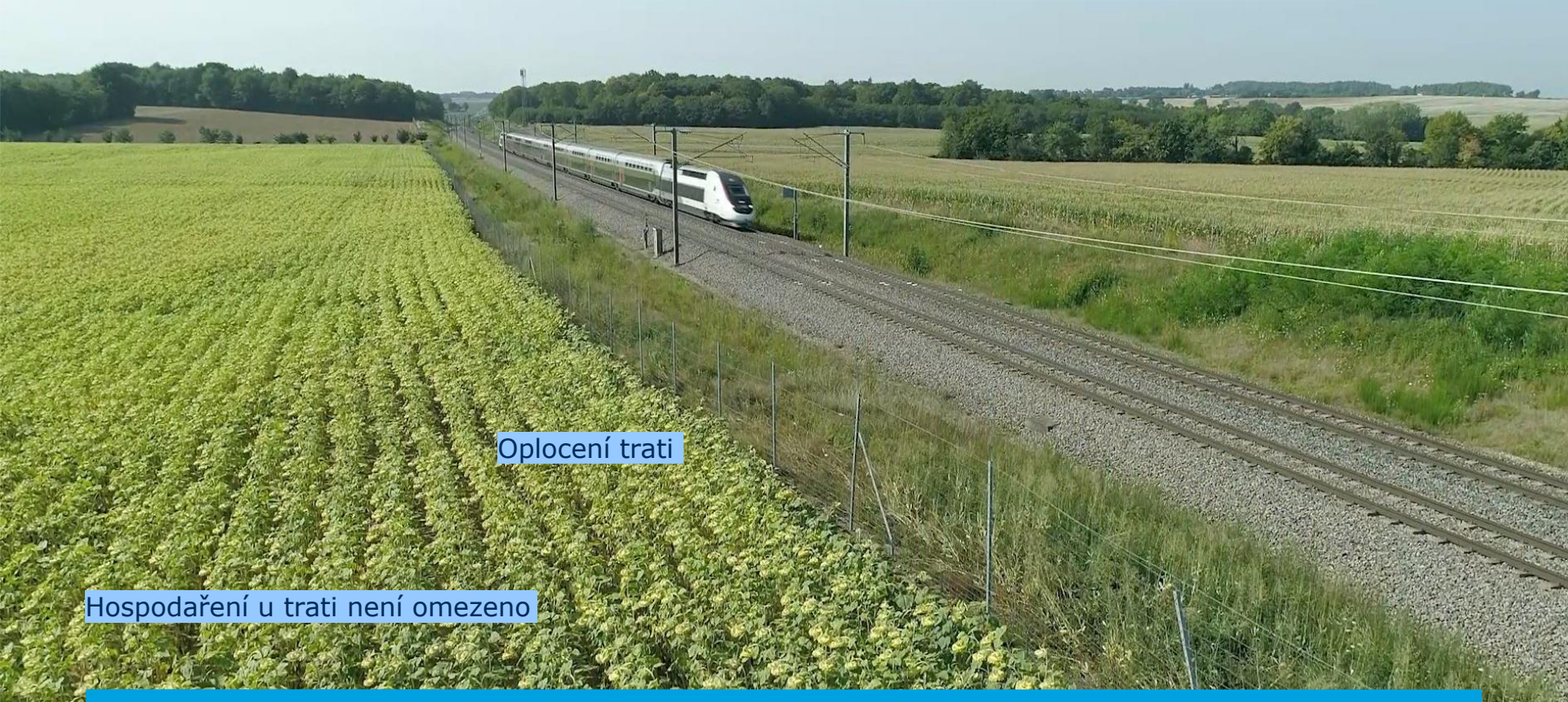


Výsledný rozměr závisí na výškovém umístění trati.

Průměr odhadujeme cca 40m.

Šířku velmi ovlivní ochrana proti hluku a požadavky na začlenění do krajiny.





Oplocení trati

Hospodaření u trati není omezeno

VRT a zemědělství



Šířka mostu cca 11 m

Místo zábradlí může být protihluková stěna

VRT na mostě



Součástí projektu jsou přemostění křižujících komunikací i inženýrských sítí

VRT a její přemostění



VRT je má menší šířku než polovina dálnice

VRT nemůže dálnici kopírovat těsně, protože technické parametry jsou velmi odlišné

VRT a dálnice



Snažíme se o co nejlepší zakomponování trati do krajiny

Franckouzské know-how založené na minimalizaci betonu a maximalizaci zelených ploch

Reálná vysokorychlostní trať

VRT Brno – Přerov - Ostrava

Výstup ze studie proveditelnosti
Správa železnic, státní organizace
Data: SUDOP PRAHA, EIGS rail, MCO

LEGENDA

- Násep
- Zářez
- Osa trati
- Mosty
- Komunikace



Vedení kopcovitějším terénem nezbytné s ohledem na přetíženost prostoru v okolí Přerova.

Návrh trasy pro pouze osobní vlaky umožňuje využití výrazně vyšších sklonů.

VRT v okolí Přerova



VRT Brno – Přerov - Ostrava

Výstup ze studie proveditelnosti
Správa železnic, státní organizace
Data: SUDOP PRAHA, EIGS rail, MCO

LEGENDA

- Násep
- Zářez
- Osa trati
- Mosty
- Komunikace

Google Earth

Návrh trasy převážně v zářezu (níže než terén).

Návrh průchodu všech příčných komunikačních propojení.

VRT v okolí Přerova



VRT Brno – Přerov - Ostrava

Výstup ze studie proveditelnosti
Správa železnic, státní organizace
Data: SUDOP PRAHA, EIGS rail, MCO

LEGENDA

- Násep
- Zářez
- Osa trati
- Mosty
- Komunikace

ČEKYNĚ

VINÁRY

Google Earth

Možnost částečného zakrytí trasy v oblasti lesa.

Návrh protihlukových opatření při zpracování DÚR.

VRT v okolí Přerova



VRT Brno - Přerov - Ostrava

Děkuji za pozornost

VRT Brno – Přerov – Ostrava

Ing. Marek Pinkava

Oddělení přípravy VRT, manažer projektu

vrt@spravazeleznic.cz